Na zlecenie polskiego konsulatu w Serajewie i według życzeń stamtąd wywędrujących Polaków miałem prowadzić jako dowódzca transport, składający się 34 wozów ruchomości przesiedlenia oraz 150 osób do Polski.

Zadanie to nader trudne ze względu na liczne mające być przekroczone granice państw udało mi się wykonać tak, iż w stosunkowo krótkim czasie 6 ciu dni, 3 kraje t.j. Jugosławia, Niemiecka-Austrja i Czechosławiacja przekroczone i wreszcie dnia 29/VII. w Oświęcimie obszar polski osiągnięty został.

Stąd jednak dalej do Bydgoszczy trwała droga 12 1/2 dnia. Dostaliśmy się wprawdzie w wczas w ruch pociągów z uchodźcami ale właściwa przyczyna naszego powolnego posuwania się naprzód nie leżała w tym, lecz o wiele głębiej. Ja bym mógł jak krótko określić i powiedzieć, że ogólna organizacja służby była nie wystarczającą. Gdyż jak to było możebnym, aby pociąg ciężarowy, składający się ze samych wozów przeznaczonych dla dalekoleżących stacji, a więc pociąg, który tak powie ziawszy, żadnych postojów nie potrzebuje, w każdej większej stacji 12 do 24 godzin się zatrzymywać musiał. Tak mieliśmy 12-24 godzin zatrzymania w Częstochowie, Piotrkowie, Katuszkach, post. 4-6 Warszawa.

Dlaczego

Dlaczego nie mógł pociąg już w Szczerckowie być zestawionym, aby dalsze przetaczania w innych stacjach były zbyteczne. Pociąg nie został nigdzie planowo zestawiony, przewidziane zarządzenia przeprowadzono tylko do połowy. W Częstochowie został jeden wóz z naszego transportu, ponieważ nie był całkowicie wyzyskany, wyładowany i zawartość jego do innych wozów doładowaną, aby ten wóz mógł być dla wojskowych potrzeb uzyskany,- ale następnie przez dalsze 4 dni próżny ten wóz wlókł się z nami.

Służbę pełniący urzędnicy stacyjni są przeciążeni detailicznemi robotami, tak iż są pożałowania godni, podczas gdy obok wielu innych urzędników bardzo wygodne roboty pełni.- Podział pracy w stacjach zdaje się być niewłaściwym. Pełniący służbę nie jest w stanie kontrolować, czy jego zarządzenia będą wykonywane, wskutek tego robią młodsi pracownicy co chcą.- W stacji .... ustaliłem ze służbę pełniącym, że przez omyłkę w kierunku do Warszawy, zamiast do Krakowa, zabrany wóz l. 9764 ma być odczepiony i do Krakowa odesłany.- On wydał przy mnie odpowiednie zarządzenie a pomimo to wóz ten dalej biegł w kierunku Warszawy. Natomiast służba pociągowa była skonna każdego czasu na własną rękę działać i wyrażała się o urzędnikach ujemnie. Wskutek przeciążenia pełniącego służbę wielomi robotami detailicznymi jest przeciętne oddanie przy zmianie służby poprostu niemożliwem a następca w służbie zaczyna od początku bez wiedzy o tem, co już wdrożono. W Skierniewicach powinny były być moje wozy odstawione i do pociągu do Torunia dołączone,-

<ins>tak</ins>

tak, jak to z dyżurnym omówiono, niemniej jednak wieziono nas do Warszawy bezpotrzebnie, przez co straciliśmy 3 dni i przyczynili się do jeszcze większego zapychania stacji. Na posterunku 6 w Warszawie przedłożyłem pismo ministerjalne, według którego moje wozy następnym pociągiem odejść mają, to zlecenie zostało przy zmianie służby zagubione, a trzeci z rzędu pełniący służbę nie wiedział już całkiem nic o wszelkich poprzednich zarządzeniach, tak że my zamiast w kierunku do Bydgoszczy jeszcze dalej ku Warszawie ku posterunkowi 4 posunięci zostaliśmy. Było charakterystycznem, że żadna stacja nie była w stanie nam wyjaśnić kiedy w dalszą drogę się udamy.

Cała sztuka ruchu spoczywała w tem, że gdy następna stacja jeden tor wolny miała to puszczono pociąg i to nie w porządku ich przyjazdu, lecz dowolnie jak właśnie komuś na myśl przyszło. Tym sposobem czekały o dłużej na stacjach pociągi, które wcześniej przyszły.

Nawet stacje większe zdają się nie mieć prawa dysponowania a inspekcje i dysponenci zdają się nie mieć przeglądu,- zarządzenia nadchodziły zawsze za późno.

Jak b. kontroler ruchu Piszczek doniósł, musiał ze swym pociągiem 3 godziny przed sygnałem wjazdowym jednej małej stacji czekać, ponieważ ta nie miała zezwolenia pociągu do stacji wpuścić, pomimo, że tam 3 tory wolne stały. Dopiero na jego naleganie wpuścił zawiadowca stacji pociąg na swą odpowiedzialność.-

Jest więc jasnem, że aparat dysponujący

<ins>bardzo</ins>

bardzo ociężały jest - a jeśli w normalnych czasach odpowiada, to przy nadzwyczajnych zajściach zawieść musi.

Jako powód podówczas przytaczana wymówka, że brak parowozów wszystkiemu winien jest, nie może być akceptowaną.

Wskutek braku dyspozycji nie było poprostu żadnej gospodarki parowozowej. W ruchu podówczas będące parowozy mogły podwójnie tyle zdziałać.

Dowód dziennej czynności parowozów musiałby bardzo ciekawe cyfry wykazć.

Nasz pociąg stał na 4 tym posterunku o 1 szej godz. w nocy przygotowany do wyjazdu. A jednak odjechaliśmy dopiero o godz. 5 rano - potem w stacji trzeciej............ 8 godzin wraz z parowozem czekaliśmy.

Tylko przypadkowo udało nam się przez .... przejechać, gdzie według objaśnień kierownika pociągów regularnie kilka godzin czekać się musi.- I tak, przybył nasz pociąg o godz. 6-tej w. do Skierniewic. Parowóz był 17 godzin w służbie t.j, od godz. 1 r. do 6 w. przy pociągu i miał w dwóch stacjach razem 12 godzin postoju.

Ten parowóz byłby w stanie w międzyczasie zawieść pociąg do Skierniewic i z powrotem do Skierniewic do Warszawy. - Ajednak działosię w ten sposób ze wszystkiemi pociągami ciężarowymi i wojskowym. W Żyrardów stały 3 pociągi z parowozami i.t.d. Tak też działo się z personałem pociągowym i mimo bogatego wyposażenia personał w linji w Kongresówce musiał panować brak personału.

Dodając

Dodając jeszcze, że nigdzie nie składa się pociągów wprost idących, że wszystkie pociągi bywają mieszane, przez co zaniedbuje się wykorzystanie sposobności przepuszczania pociągów przez stacje, aby je odciążyć, ośmielam się wskazać na to, że jasne dyspozycje nie istnieją, a jeśli nawet teoretycznie miejsca dyspozycyjne się znajdują, to nie są one w stanie żadnej wydajnej roboty zdziałać.

Wogóle znalazłem zachowanie się personału a szczególnie personału stacyjnego za nieprzyjazne, zawiadowca dworca przetokowego w Częstochowie zachowywał się wprost gburowato.- Uprzejme obejście się i przyjazne wyjaśnienie należały do rzadkości i wywoływały nadzwyczajne wprost zdumienie. Także spotykałem bardzo często niespodziewany brak udziału w biegu wypadków, któremu to przymiotem często przypisać należało, że nie mogliśmy się naprzód dostać.-